

Le magazine de l'Association suisse
de l'asphalte «asphaltsuisse».

asphaltsuisse

01
2023

NEWS LETTER



Revue Conférences 2023

Cette année, la conférences des opérateurs et la conférence d'asphaltsuisse ont à nouveau pus resulter d'un grand succès.

Réaction au coût élevé des produits d'asphalte

Il s'agit d'un sujet complexe que nous souhaitons aborder de manière fondamentale. Ainsi qu'une brève interview de Monsieur Loris Bonaglia, responsable de la technique et de l'économie d'entreprise à la Société Suisse des Entrepreneurs.

Vous trouverez désormais ici le nouvel éditorial. Il s'agit de points de vue et d'opinions, mais aussi des déclarations de l'Association asphalttsuisse sur des thèmes actuels de notre branche.

02

ÉDITORIAL

Chers lecteurs,
Chers experts de la construction routière

Après une pause de plusieurs années, il était très important pour Asphalttsuisse de pouvoir enfin proposer et organiser à nouveau des manifestations présentielles de formation continue et d'information. Nous avons non seulement accueilli de nombreux participants à notre congrès technique d'asphalttsuisse début février à Berne, mais aussi dans le cadre de notre congrès des responsables de sites de production d'enrobés fin février au Musée des transports de Lucerne, où nous avons à nouveau pu compter sur des intervenants compétents. Une fois de plus, un large spectre de thèmes importants pour la branche a été couvert : lors du congrès thématique, il y a eu des exposés sur la manière dont les exploitants d'installations peuvent acheter du gaz naturel à prix avantageux à long terme et sur la situation actuelle de l'approvisionnement en électricité en Suisse. Dans le cadre du congrès thématique, la dernière conférence du deuxième jour est particulièrement appréciée, car elle permet toujours d'élargir les horizons. Cette année, nous avons réussi à convaincre le célèbre biologiste David Bittner de nous parler de ce que les spécialistes et les cadres peuvent apprendre des ours et de la manière dont les hommes se comportent avec ces animaux impressionnants. Vous pouvez lire le résumé de cette conférence réussie à partir de la page 14.




Notre conférences des opérateurs est également une institution et est connu pour transmettre des thèmes pertinents de manière condensée au cours d'une matinée divertissante. Cette année, les conférences se sont concentrées sur deux domaines : D'une part, il s'agissait des possibilités offertes par la digitalisation et le thème de la Business Intelligence, de manière directe et pratique, pour rendre l'exploitation d'une usine d'enrobés plus efficace et plus économique. Le deuxième point fort était le thème du bitume – la sécurité dans l'utilisation de cette matière première, et quelles sont les particularités des différents types de bitume : Des connaissances pertinentes pour la pratique quotidienne dans la centrale d'enrobage. Enfin, les participants au conférences des opérateurs ont eu l'occasion de participer à une visite guidée spéciale du Musée des transports de Lucerne. Vous trouverez le résumé des exposés à partir de la page 10. Vous trouverez en outre l'ensemble des présentations des deux manifestations sur notre site Internet.

Le thème principal de ce bulletin d'information est le "renchérissement de la production d'enrobés" (page 4). Ce sujet d'actualité concerne tous les producteurs d'enrobés et, au-delà, les entreprises de construction et les maîtres d'ouvrage. Dans notre article de base à caractère général, nous commençons par montrer la complexité du sujet et les particularités du secteur de la construction. A l'aide de nombreux exemples pratiques, nous souhaitons ainsi créer une compréhension de la situation particulière dans laquelle se trouve notre branche. Et je suis très heureux qu'en la personne de Monsieur Loris Bonaglia, responsable de la technique et de la gestion d'entreprise à la Société Suisse des Entrepreneurs, nous ayons pu faire appel à un spécialiste reconnu en tant qu'Expert`'s Insight dans le cadre d'une brève interview (page 8/9). Au-delà de l'article général, M. Bonaglia donne ici de précieuses informations complémentaires sur le thème du renchérissement et sur la manière dont asphalttsuisse et la Société Suisse des Entrepreneurs ont élaboré ensemble des solutions équitables et transparentes pour faire face au renchérissement dans notre industrie.

Sincèrement

Bernhard Kunz
Président d'asphalttsuisse



Demande d'adhésion "Membre associé"

Si nous avons su éveiller votre intérêt, il vous suffit de remplir le formulaire de demande ci-joint et de nous le faire parvenir par courriel ou par poste. D'ores et déjà, nous nous réjouissons de vous souhaiter bientôt la bienvenue au sein de la communauté d'asphaltsuisse.



Devenez un membre de cette communauté associative et inscrivez-vous en qualité de membre associé d'asphaltsuisse.

BIENVENUE

SUR ASPHALTSUISSE!

Candidature
(cliquez ici)



Les périodes inhabituelles exigent de la flexibilité

04

RÉACTION AU COÛT ÉLEVÉ DES PRODUITS D'ASPHALTE

Au cours des trois dernières années, différents événements dans le monde ont entraîné des augmentations parfois massives des prix de l'électricité et des sources d'énergie comme le pétrole et le gaz. Le bitume a également renchéri en raison de la hausse des prix du pétrole. Asphaltsuisse s'est engagée avec succès pour que de tels renchérissements dus à des événements inhabituels soient à l'avenir mieux représentés et de manière plus réaliste dans les modèles de calcul selon le catalogue des articles normalisés. Il s'agit d'un sujet complexe que nous souhaitons tout d'abord aborder ici de manière fondamentale. Et nous sommes très heureux de pouvoir vous présenter, pour finir, un bref entretien avec Monsieur Loris Bonaglia, responsable de la technique et de l'économie d'entreprise à la Société Suisse des Entrepreneurs, un "Expert's Insight".

Nous connaissons tous les hausses de prix dans notre vie quotidienne. Presque rien ne devient jamais moins cher. La plupart du temps, les prix augmentent au fil des ans, tout comme les salaires. C'est ce que nous appelons l'inflation normale. Mais il arrive aussi que des produits deviennent plus chers pour d'autres raisons. Il se peut ainsi qu'un composant ou une matière première nécessaire au produit devienne plus cher en raison d'une forte demande sur le marché mondial, ce qui renchérit l'ensemble du produit. Si la fabrication d'un produit devient plus chère en raison de circonstances particulières ou si, par exemple, les coûts de transport de ce produit augmentent, le prix de vente de ce produit augmente également.



Particularités du secteur de la construction

Mais les choses ne sont pas aussi simples que dans le commerce de détail ou même de gros dans le secteur de la construction. Ce secteur a ses propres règles, car la manière dont les prestations sont fournies ou les produits utilisés est très particulière et n'est pas comparable à celle de nombreux autres secteurs. Dans le secteur de la construction, il n'est souvent pas question d'acheter un produit et de conclure ainsi les opérations commerciales. La construction de voies de communication est un bon exemple des spécificités du secteur. Lorsqu'un tronçon d'autoroute est rénové, nous voyons les premiers panneaux indiquant : ici, 5 km seront rénovés à partir du milieu de l'année prochaine et jusqu'en 2025. Ces panneaux indiquent à eux-mêmes certaines particularités. Le projet de construction doit donc déjà être planifié. Cela signifie également que le maître d'ouvrage doit avoir dès aujourd'hui un aperçu de ce que coûtera le projet, car il doit en prévoir les moyens financiers. La rénovation elle-même ne commencera éventuellement qu'au printemps prochain. Elle sera alors interrompue en hiver et poursuivie l'année suivante. Il ne faut pas s'attendre à ce que la rénovation soit terminée avant deux ans.

Prise en compte du renchérissement

Le renchérissement est pris en compte dès le début d'un projet de construction. Le renchérissement général de certains produits est régulièrement relevé par l'Office fédéral de la statistique. C'est le cas du lait et du chocolat, mais aussi des matériaux de construction. La Société suisse des entrepreneurs utilise les données ainsi recueillies pour établir des modèles de calcul du renchérissement des travaux de construction sur des périodes données – la méthode de l'indice des coûts de production selon le catalogue des normes applicables aux positions". Il existe depuis des décennies des mécanismes éprouvés – ces mêmes modèles de calcul – qui permettent de reproduire et de prévoir au plus près de la réalité le renchérissement des travaux et des matériaux qui se produit au cours d'un projet de construction.

Ces modèles de calcul ont toutefois été développés pour calculer une augmentation normale et régulière des prix au cours d'une période donnée, qui est due à des conditions et à des évolutions économiques normales. Une telle hausse normale est par exemple l'inflation. Elle est parfois un peu plus élevée, parfois un peu plus faible. Elle a des répercussions sur les prix, mais aussi, le plus souvent, sur les salaires réels. Les modèles de calcul existants peuvent bien refléter de telles évolutions, de sorte que les risques d'un tel renchérissement sont répartis équitablement entre tous les participants à un projet de construction. Mais ce qui s'est passé au cours des derniers mois et des dernières années n'est pas une évolution normale. Par exemple, les prix de l'énergie ou les prix des sources d'énergie et de leur transport ont augmenté de manière extrêmement isolée et soudaine.

Représentation réaliste du renchérissement

La sécurité de la planification et la confiance sont deux éléments importants pour tout projet de construction, en particulier lorsqu'il s'agit d'un projet à long terme, comme la construction d'infrastructures ou d'immeubles. De nombreuses entreprises de différents secteurs sont toujours impliquées dans de tels projets. Toutes ont besoin de planifier avec certitude que ce projet va vraiment démarrer, qu'il sera vraiment réalisé et achevé dans les délais – elles prévoient toutes du personnel, des moyens et du matériel. Et tous veulent être payés par le maître d'ouvrage conformément au contrat. D'un autre côté, le maître d'ouvrage a également besoin de la certitude que les entreprises impliquées fourniront la prestation convenue dans le délai convenu et au prix convenu. Partout, il peut y avoir des retards – ou des risques sous forme de renchérissement. Ainsi, les salaires peuvent augmenter pendant la durée du projet, tout comme les prix des matériaux de construction ou de l'énergie. Ces risques doivent être répartis et calculés le plus équitablement possible.

Cela signifie que pour le maître d'ouvrage, le risque que le projet devienne soudainement inabordable doit être minimisé – tout comme le risque pour les entreprises impliquées que d'éventuels renchérissements dans leur domaine ne soient pas entièrement à leur charge et qu'elles doivent, dans le pire des cas, faire face à une faillite pendant un projet de construction. Les modèles de calcul qui tiennent compte du renchérissement normal ne sont certainement pas la solution idéale. Ils ne reflètent pas la réalité de manière absolue, mais ils s'en rapprochent suffisamment. S'il n'y a pas d'événements totalement irréguliers affectant l'économie, le maître d'ouvrage obtient un bon aperçu des coûts d'un projet. Et les entreprises concernées disposent d'une base de planification sérieuse pour ce qu'elles peuvent facturer, y compris de nombreux facteurs d'influence qui apparaissent au fil du temps, comme le renchérissement normal dû à l'inflation. C'est pourquoi on ne parle pas de modèles de calcul fidèles à la réalité, mais de modèles de calcul proches de la réalité.

Dans le secteur de la construction, il existe de nombreux scénarios et facteurs d'influence pour le calcul des prix et de l'inflation. De nombreuses matières premières comme l'acier ou le bitume ont des prix journaliers fluctuants. Vous connaissez cela à la station-service, où les prix du super ou du diesel changent plusieurs fois par jour. L'affichage à l'entrée de la station-service indique "Super 1,85 CHF". Le temps que vous arrivez à la pompe, il se peut que ce soit déjà 1,89 CHF. Mais lorsque vous arrivez à la caisse, l'affichage indique 1,82 CHF. Qu'est-ce qui est valable maintenant ? Le prix à l'entrée, celui au début du ravitaillement – ou le prix au moment du paiement ? Nous parlons ici de petites variations en quelques minutes pour un seul produit, c'est-à-dire un point de facturation. Dans le cas des projets de construction, les entreprises de construction proposent des travaux

complexes, composés de nombreux points individuels, qui s'étendent sur des mois et ne commencent peut-être que dans six mois. Dans ce cas, il n'est pas possible d'établir des factures détaillées. Pire encore, il serait impossible d'établir une offre sérieuse.

06

C'est pourquoi un "panier" composé, appelé "travaux d'asphaltage", est proposé dans son ensemble. On parle ici également d'une "catégorie de travaux" selon le catalogue des articles normalisés CAN. Il comprend en partie les travaux de terrassement, le prix de l'enrobé, les travaux de pose, les travaux de canalisation et la pose de bordures jusqu'aux travaux de marquage sur la chaussée finie. Pour ces "paniers" assemblés, qui sont courants dans le secteur de la construction, les modèles de calcul existants calculent les renchérissements au plus près de la réalité à l'aide des données statistiques collectées par l'Office fédéral de la statistique. L'Office fédéral relève les prix actuels pour un grand nombre de "points du panier" à des intervalles variables – mais ceux-ci peuvent être très différents une semaine plus tard pour les points soumis à de fortes fluctuations. Les modèles de calcul déterminent alors le renchérissement dans le temps pour ces "paniers" complets, en se rapprochant de la réalité. Il peut également arriver que certains postes voient leur prix baisser. Une telle évolution, réjouissante pour le maître d'ouvrage, doit également être répercutée de manière équitable, et pas seulement les augmentations de prix. Certains postes deviennent plus chers, d'autres plus avantageux. Le renchérissement est alors calculé pour l'ensemble du panier.

Pourquoi ne pas simplement changer l'étiquette de prix ?

En règle générale, l'asphalte ne constitue pas un produit à part entière que le producteur d'enrobé facture directement au maître d'ouvrage. L'enrobé n'est qu'une partie des nombreux éléments du "panier" de travaux d'asphaltage proposés par l'entrepreneur pour un projet de construction. L'entrepreneur a été préalablement invité à soumettre une offre pour un projet de construction. Pour ce faire, il a demandé au producteur d'enrobé combien il devait payer pour l'achat des tonnes d'enrobé nécessaires afin d'avoir une base pour son offre. Comme nous l'avons déjà décrit, l'enrobé ne représente qu'une partie des coûts, et même cette partie varie dans son montant relatif dans le "panier". Si le projet de construction proposé commence dans huit mois, l'enrobé peut avoir augmenté de 10 % ou plus entre-temps – des coûts que l'entrepreneur ne peut pas simplement répercuter sur le maître d'ouvrage, car ce dernier dispose d'une offre. D'un autre côté, il serait également injuste que le producteur d'enrobé, qui ne peut pas non plus influencer les prix du marché mondial comme ceux du bitume ou du gaz naturel, doive assumer seul ce risque – et livrer l'enrobé à des prix supérieurs aux coûts de production.

Les limites des modèles de calcul du renchérissement

La situation actuelle ne représente pas un renchérissement normal. Ce n'est pas comme si tous les prix des matières premières et de l'énergie

augmentaient simplement – en même temps que les salaires. Nous n'aurions alors qu'une inflation normale, même si elle a augmenté. Les modèles de calcul actuels peuvent s'en accommoder. Nous avons vu ces derniers mois que certains produits, comme l'électricité et le gaz naturel, et le bitume en raison du prix du pétrole, ont augmenté de manière totalement disproportionnée par rapport à d'autres postes de coûts. Cela pèse surtout sur les producteurs d'enrobés. Pour des raisons de protection de l'environnement, de nombreux exploitants d'installations sont passés du pétrole au gaz naturel comme source d'énergie, et la hausse des prix est ici particulièrement massive. L'électricité est elle aussi non seulement chère, mais aussi rare. Il en va de même pour le bitume. L'enrobé n'est toutefois pas facturé en tant que poste individuel, mais en tant qu'élément du "panier" de travaux d'asphaltage. C'est un poste de coût parmi d'autres. Si le renchérissement se rapportait de la même manière à tous les postes de coûts, les modèles de calcul pourraient le refléter et ainsi prendre en compte de manière appropriée le renchérissement de l'enrobé – celui-ci ne serait alors pas disproportionné par rapport au renchérissement des autres postes de coûts du "panier", mais en accord avec celui-ci.

Or, ni les salaires, ni les prix des travaux de canalisation, des bordures, des travaux de terrassement ou du marquage routier n'ont augmenté de manière disproportionnée. Le renchérissement touche l'industrie des enrobés et ses produits de manière relativement isolée.


Le renchérissement disproportionné des enrobés et le renchérissement moins prononcé d'autres points du "panier" que sont les travaux d'asphaltage est un aspect. L'autre aspect est que l'impact relatif des

enrobés sur le prix de l'ensemble du "panier" des travaux d'asphaltage varie fortement, ce qui peut entraîner des distorsions supplémentaires au détriment des producteurs d'enrobés.

Prenons tout de suite des exemples pratiques : si 500 mètres de trottoir sont construits, une quantité raisonnable d'enrobé est nécessaire. Ce poste de dépense n'est donc pas très important par rapport aux autres postes de dépenses de l'ensemble du projet, car il s'agit ici le plus souvent d'une pose manuelle à forte intensité de main-d'œuvre. Les coûts des enrobés représentent ici un poste de dépense plutôt secondaire par rapport aux coûts salariaux. Une hausse des prix des enrobés aurait ici moins d'impact sur le prix de l'ensemble du projet, contrairement à une forte augmentation des coûts salariaux.

En revanche, lors de la construction d'une autoroute ou d'une route cantonale, le poste de dépense "enrobé" est de loin le facteur de coût le plus important dans le "panier" des travaux d'asphaltage. Ici, la pose se fait en grande partie mécaniquement, c'est-à-dire avec de grosses machines capables de poser d'énormes quantités d'asphalte en peu de temps, et avec relativement peu d'heures de travail humain. Avec un tel "panier de la ménagère", une augmentation des coûts salariaux au cours du projet n'entraînerait guère de renchérissement de l'ensemble du "panier" – en revanche, un renchérissement de l'enrobé ferait massivement grimper le prix du "panier" que sont les travaux d'asphaltage des routes nationales ou cantonales.

“
**Les travaux
d'asphaltage
varient fortement en
termes sur le prix
du panier.**
”



CHEZ ASPHALTSUISSE, NOUS PENSONS AVOIR TROUVÉ, EN COLLABORATION AVEC LA SOCIÉTÉ SUISSE DES ENTREPRENEURS, UNE BONNE SOLUTION, PROCHE DE LA RÉALITÉ ET ÉQUITABLE.

L'idée des "paniers" différenciés

Dans le passé, il existait déjà des "paniers" différenciés. Ceux-ci s'orientaient toutefois moins sur la part du point "enrobé" dans le prix total du "panier", mais on y faisait plutôt la distinction entre différents types d'enrobé – ou plus précisément – entre l'utilisation de différents types de bitume plus ou moins chers. Or, dans la pratique, il s'est avéré que cette distinction n'était souvent pas pertinente.

Il serait plutôt judicieux de répartir les "paniers" de travaux d'asphaltage en fonction de la part du poste de dépense des enrobés dans le prix total de chaque "panier", car les augmentations de prix effectives sont déjà enregistrées statistiquement par l'ICP (indice des coûts des produits) pour le produit individuel asphalte.

Si la valeur de l'enrobé est prise en compte de manière plus réaliste dans sa pondération, c'est-à-dire dans son influence sur le prix total du "panier" de travaux d'asphaltage pour un projet de construction, une évolution inhabituelle du renchérissement peut également être mieux représentée dans les modèles de calcul du renchérissement. Asphalt Suisse s'est fortement engagée pour que des adaptations plus proches de la réalité soient effectuées afin d'atténuer une charge déséquilibrée pour les producteurs d'enrobés dans des situations économiques particulières. Pour ce faire, différentes idées et expériences de pensée ont été envisagées. Au final, un mécanisme a été trouvé qui, du point de vue d'asphalt Suisse, contribue à plus de loyauté et de transparence. Désormais, il y aura plusieurs "paniers" échelonnés pour les travaux d'asphaltage. Les échelonnements se réfèrent

désormais à la part relative de l'asphalte dans un projet par rapport au prix total du "panier".

Chez asphalt Suisse, nous pensons avoir trouvé, en collaboration avec la Société suisse des entrepreneurs, une bonne solution, proche de la réalité et équitable. Bien entendu, l'avenir devra montrer si elle est satisfaisante pour toutes les parties. Nous entrons ici en territoire inconnu. Mais comme toujours, une communication ouverte et confiante ainsi que la bonne volonté de toutes les parties peuvent déclencher rapidement les changements nécessaires. ■



CONSEIL :

Vous trouverez ensuite des explications plus détaillées sur le problème et la solution trouvée dans notre **Expert's Insight de Monsieur Loris Bonaglia, responsable technique et gestion d'entreprise** à la Société Suisse des Entrepreneurs.

EXPERT'S INSIGHT

Entretien avec M. Bonaglia de la Société des entrepreneurs



Suite à la pandémie, au conflit ukrainien et aux sanctions contre la Russie, les prix des matières premières se sont envolés ces deux dernières années, accompagnés de fortes hausses de prix et de problèmes de disponibilité. Ainsi, les prix de la production d'asphalte ont également grimpé en raison du renchérissement des matières premières telles que les matériaux bruts, le bitume, le pétrole et le gaz. Est-ce un problème majeur pour le secteur de la construction ?

C'est un problème pour l'ensemble du secteur de la construction. Les maîtres d'ouvrage n'ont pas de certitude quant aux coûts et les entreprises de construction ne peuvent pas calculer de manière contraignante. Elles ne peuvent pas répercuter les modifications de coûts sur le maître d'ouvrage dans tous les cas. Les fabricants de produits de construction, comme l'asphalte, ne savent pas si les matières premières nécessaires seront encore disponibles demain et à quel prix.

Pourquoi les entrepreneurs ne peuvent-ils pas toujours transmettre le renchérissement au maître d'ouvrage ?

Cela dépend des accords du contrat. Un contrat peut prévoir que les hausses et les baisses de coûts soient traitées séparément ou que les deux parties contractantes supportent le risque de renchérissement. Dans ce cas, on parle de prix fixe, que le renchérissement évolue de manière positive ou négative.

Et quels sont les avantages et les inconvénients des deux types de contrats ?

Dans le cas d'un prix fixe, ce n'est que pendant, voire après l'achèvement de l'ouvrage, que l'on saura qui doit prendre les risques encourus. Si les prix d'approvisionnement augmentent, l'entrepreneur est perdant. Si les prix d'approvisionnement baissent, il est possible d'obtenir un revenu supplémentaire. Et pour le maître d'ouvrage, c'est l'inverse. Afin d'éviter que les modifications du renchérissement n'entraînent des avantages ou des inconvénients pour l'une des parties contractantes, la norme SIA 118, l'une des règles les plus importantes dans

le secteur de la construction, prévoit que les coûts supplémentaires ou moindres résultant du renchérissement doivent être compensés de manière équitable. C'est la seule manière honnête de procéder.

Pourquoi tous les contractants ne veulent-ils pas la solution honnête ?

Nous nous trouvons sur un marché de la demande. Cela signifie que c'est le maître d'ouvrage qui détermine les règles qui doivent figurer dans un contrat. C'est ensuite à l'entrepreneur de décider s'il accepte ces bases contractuelles ou s'il risque de ne pas obtenir le marché. De nombreux maîtres d'ouvrage ont compris le principe de la loyauté, mais malheureusement, il y a aussi ceux qui profitent de leur puissance d'achat pour transférer le plus de risques possible sur l'entrepreneur.

Concrètement, à quoi ressemble une solution équitable ?

Il existe pour cela des normes de renchérissement qui règlent les procédures de détermination du renchérissement. La principale méthode est l'indice des coûts de production ICP.

Et comment fonctionne l'ICP ?

Pour simplifier, l'ICP indique, sous la forme d'un indice, comment les coûts de construction évoluent d'un trimestre à l'autre. Or, il n'est pas possible de répartir les coûts de construction de manière globale sur une barre, mais il faut différencier les différents types de travaux.

L'ICP comprend-il une catégorie de travaux pour les revêtements ?

Il existe plus de 30 catégories de travaux, classées selon le Catalogue des articles normalisés (CAN). Et spécialement pour les travaux de revêtement, il existe le CAN 223, qui reflète essentiellement le prix des produits pour l'asphalte roulé.

Comment faut-il s'y prendre ?

Nous constituons un panier – pour cela, nous rassemblons tous les coûts de main-d'œuvre, de matériaux, de machines et de transport. Nous pondérons ensuite les différents coûts et déterminons leur part en pourcentage. Ensuite, tous les coûts individuels sont reliés à des indices reconnus. Il s'agit par exemple des indices des prix des maté-

« Il existe des normes de renchérissement qui règlent les procédures de détermination du renchérissement. »

riaux, qui sont relevés par l'Office fédéral de la statistique (OFS). Il en résulte un indice global pour les travaux de revêtement. La variation de cet indice sur une période donnée montre alors comment les coûts de construction pour les travaux de revêtement ont évolué.

Cet indice correspond-il exactement aux coûts réels ?

Non, aucun indice ne peut le faire. Un indice a uniquement pour fonction de se rapprocher de la vérité. Il s'agit donc de valeurs moyennes qui peuvent, dans certains cas, s'écarter dans les deux sens.

Mais les travaux d'asphaltage au rouleau peuvent être réalisés dans des conditions très différentes. L'indice est-il alors encore à peu près exact ?

C'est précisément le problème. La structure des coûts pour des travaux de revêtement dans une rue de quartier, une rue principale ou une voie rapide est différente. Si l'évolution du renchérissement est normale, c'est-à-dire plus ou moins linéaire sur l'ensemble des sous-secteurs du panier, cela ne pose pas encore de problème. Mais l'évolution du renchérissement des deux dernières années a montré que les coûts ont évolué de manière très différente dans un domaine du panier. Si le panier ne correspond pas à la structure des coûts de l'ouvrage, le renchérissement ne peut plus être reproduit de manière satisfaisante.

N'est-il pas possible d'y remédier ?

Si, nous avons déjà pris des mesures. En accord avec asphaltuisse, nous avons différencié le type de travaux de revêtement. Concrètement, nous avons développé de nouveaux paniers qui tiennent compte des différentes structures de coûts. Ainsi, il existe dans l'ICP de nouveaux indices pour les travaux de revêtement avec une proportion moyenne de revêtement, avec une proportion accrue de revêtement et avec une proportion élevée de revêtement. Il s'agit donc essentiellement du rapport entre le travail et le matériel.

Avec trois indices différents, toutes les imprécisions sont-elles maintenant éliminées ?

Je dirais que nous sommes ainsi un peu plus proches de la vérité des coûts. Les trois indices se composent de nombreuses valeurs individuelles. La valeur la plus importante est l'indice des prix des matériaux pour les produits d'enrobés. Il n'est relevé que tous les trois mois par l'Office fédéral de la statistique. Dans une phase très volatile, les variations de prix ne sont donc représentées qu'avec un certain retard ou de manière insuffisante.

Mais cela pourrait-il être changé ?

Bien sûr, mais ce n'est pas en notre pouvoir et cela n'aurait pas toujours de sens. D'une part, la continuité est un facteur très important pour une statistique, d'autre part, l'OFS n'est pas en mesure de procéder ou de gérer de telles adaptations à court terme. Mais le plus gros problème est sans doute la diminution constante de la volonté des acteurs du marché de fournir régulièrement des annonces de prix à l'office fédéral. Or, c'est sans doute la condition la plus importante pour obtenir de bonnes statistiques. Si, par exemple, seuls quatre fournisseurs dans toute la Suisse sont prêts à fournir régulièrement à l'OFS des annonces de prix pour un produit donné, il ne faut pas s'étonner que la valeur moyenne ne soit pas assez proche de la vérité des coûts.

Le renchérissement des matériaux de construction se normalise-t-il à nouveau ?

Pour répondre à cette question, il faudrait sans doute une boule de cristal. En général, on observe une baisse des prix au quatrième trimestre, même s'il y a des exceptions. Pour les revêtements en asphalte, la baisse des prix du pétrole et du gaz est déterminante. L'économie mondiale n'est pas non plus rose. C'est pourquoi je m'attends à une détente dans un avenir proche, pour autant que la situation géopolitique le permette. ■



Le conférences des opérateurs 2023 au Musée des transports de Lucerne a de nouveau été une manifestation passionnante et intéressante.

10

CONFÉRENCES DES OPÉRATEURS 2023



Q-Point

Dans un exposé Q-Point à nouveau très instructif, le Solution Manger **Nico Jurubescu** a donné un aperçu des possibilités offertes par la numérisation dans notre secteur. L'exposé a notamment porté sur les avantages de la mise en réseau numérique de tous les acteurs qui ont à faire avec les postes d'enrobage et qui travaillent avec notre produit, l'asphalte : Contremaîtres sur les chantiers, machinistes sur les finisseurs et les compacteurs ainsi que les conducteurs de camions. De nombreux thèmes ont été abordés, comme la planification numérique de la production ou encore des processus de commande et de livraison bien compréhensibles et documentés. Dans le domaine du Business d'Intelligence, la numérisation permet par exemple de surveiller les valeurs de distribution d'énergie tout au long de l'année. Il est apparu clairement que la numérisation avec un outil tel que Q-Point ne s'improvise pas et qu'elle nécessite au départ un peu de travail et un certain temps d'adaptation. La

numérisation doit être voulue, organisée et forcée de manière active. En effet, les possibilités d'organiser les opérations et les processus de manière nettement plus efficace, moins fluide et plus transparente qu'aupar-



Conférencier **Christian Jacobi** de **Grisard Bitumes**

avant apportent une nette valeur ajoutée aux exploitants d'installations, à leurs clients et à tous les acteurs impliqués.

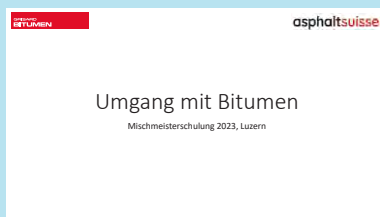
Grisard Bitumes

La deuxième conférence était consacrée au bitume. L'exposé en deux parties de

Christian Jacobi, responsable des produits de construction routière / directeur chez **Grisard Bitumes**, a débuté par l'aspect "sécurité dans la manipulation du bitume". Monsieur Jacobi a d'abord évoqué, avec des illustrations impressionnantes, des accidents survenus lors de la manipulation de bitume, ce qui lui a assuré toute l'attention de nos producteurs. Même si de nombreux points abordés étaient déjà connus, c'était très significatif que M. Jacobi insiste à nouveau sur l'importance des mesures de sécurité lors de la manipulation de cette masse chaude et collante : Du port de l'équipement de sécurité complet à la vérification régulière des douches de secours, il a abordé différents points. Le bitume représente un danger qu'il ne faut pas sous-estimer, mais qui peut être maîtrisé et calculé si les mesures de sécurité éprouvées sont respectées et pratiquées régulièrement.

Dans la deuxième partie de son exposé, les choses sont devenues plus chimiques et scientifiques. M. Jacobi a abordé les dif-

Les exposés de la conférence des opérateurs 2023 (en allemand)



férents types de bitume, comme le bitume modifié par des polymères et le bitume caoutchouc. À l'aide de différents exemples et diagrammes, il a montré que la durée de stockage, l'utilisation d'agitateurs et les conditions de stockage ont une grande influence sur la performance des bitumes, et quelles sont les nouvelles possibilités de test et d'essai pour évaluer la performance et les propriétés des bitumes. Il est ressorti de cet exposé qu'une formation continue éventuellement plus complète des producteurs dans ce domaine pourrait avoir une énorme influence sur la qualité à long terme de l'asphalte mis en œuvre.

Groupe Ammann

Économiser l'énergie lors de l'exploitation de centrales de mélange - ce thème très actuel était au centre de la dernière conférence de la journée. Nous avons accueilli à cette occasion M. Peter Maurer du groupe Ammann. L'exposé portait sur la gestion des matériaux, la gestion et la maintenance des installations ainsi que sur les outils d'évaluation des données des installations et leur contrôle. De nombreux points abordés sont déjà connus du personnel de l'installation, par exemple qu'un stockage sec du minéral ou encore que des brûleurs correctement ré-

glés et régulièrement entretenus permettent d'économiser massivement des coûts énergétiques. Il en va de même pour les séchoirs régulièrement nettoyés et un dépoussiérage qui fonctionne proprement. D'autres choses étaient en revanche beaucoup moins évi-



Conférencier Peter Maurer du groupe Ammann

dententes. Dans un calcul compréhensible, M. Maurer a montré combien de pertes d'énergie inutiles et significatives peuvent être générées par des arrêts de production au cours d'une journée. C'est là que l'aspect de la planification de la production et des processus par des outils de numérisation tels que Q-Point est à nouveau entré en jeu - des outils qui peuvent aider à rendre la production quotidienne plus prévisible et plus efficace. D'autres outils numériques, comme l'outil Ecoview, qui fait partie du système de com-

mande AS1 d'Ammann, peuvent également apporter une grande contribution à l'évaluation, au contrôle et à la réduction significative de la consommation d'énergie sur l'installation. Le fonctionnement pratique de cet outil a été démontré à l'aide d'un exemple concret de deux installations quasiment identiques, dont la consommation d'énergie différait considérablement. Ecoview a permis d'identifier de manière très ciblée les causes, qui peuvent en outre être facilement éliminées.

Une matinée formidable, avec des exposés passionnants sur des thèmes pertinents, mais aussi du temps pour l'échange et le networking, s'est ensuite terminée par un moment marquant. Répartis en trois petits groupes, nous avons terminé par une visite guidée passionnante et multilingue de différents secteurs du Musée des transports. 📍

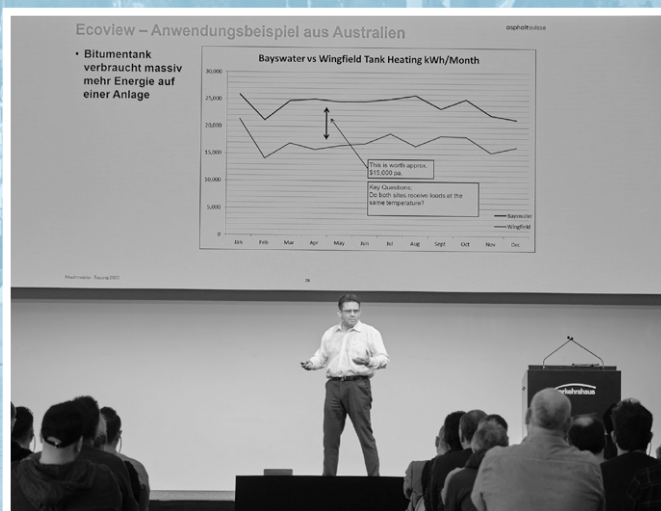


LE BILAN DES PARTICIPANTS :

Une fois de plus, le congrès des malaxeurs 2023 a été une occasion unique de se former sur des sujets pertinents pour la pratique, avec des recommandations d'action concrètes, réalisables et utiles à tous points de vue, afin de rendre l'exploitation des centrales d'enrobage plus sûre, plus efficace et plus économique. Et la possibilité d'avoir un aperçu du Musée des transports de Lucerne, comme on ne l'obtient guère ailleurs, a parfaitement complété une manifestation réussie.

IMPRESSIONS DE LA CONFÉRENCE DES OPÉRATEURS





Le congrès professionnel d'asphaltsuisse a eu lieu les 2 et 3 février 2023 au Kursaal de Berne. Le congrès de cette année a été un grand succès. D'autant plus que la manifestation s'est déroulée pendant deux jours. Le jeudi 2 février pour les membres d'asphaltsuisse et les associés. Le vendredi 3 février pour toute personnes intéressées. La réunion a été présentée par Michael Schmidt, le secrétaire d'asphaltsuisse. Le président Bernhard Kunz ayant eu un empêchement de dernière minute.

REVUE CONFÉRENCE

Les nombreux visiteurs ont profité de l'occasion pour échanger leurs points de vue. Les présentations et les exposés informatifs ont été le point de départ de discussions passionnantes et d'échanges d'idées variés entre les visiteurs.



Accueil et exposé général



Du fait de l'absence du président de Asphaltsuisse Bernard Kunz, excusé de dernière minute, le congrès a été ouvert par Monsieur **Michael Schmid**, **secrétaire de l'association** et membre du comité. Après avoir souhaité la bienvenue aux 120 invités, Michael Schmid a agi en tant que modérateur de la journée et également donné des informations sur plusieurs sujets d'actualité lors d'un exposé ciblé. Tout d'abord, il a donné un aperçu de l'état actuel de la loi sur le CO₂.



Renchérissement

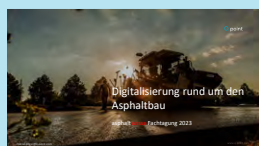
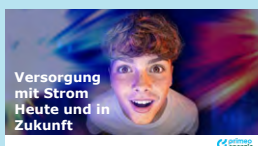
Michael Schmid a ensuite traité les derniers développements concernant le traitement du renchérissement. En collaboration avec la Société Suisse des Entrepreneurs (SSE), Asphaltsuisse a pu obtenir que le calcul du renchérissement soit désormais différencié en fonction du montant de la prestation de pose dans le cadre d'un projet de construction, afin de refléter et d'atténuer plus équitablement les éventuels renchérissements qui touchent les producteurs d'enrobés de manière individuelle.



Projet pilote de la LRCV

Des nouveautés ont également été introduites dans le projet pilote de la LRCV sur la mesure en continu du C dans les centrales d'enrobage. Il y a eu ici un déplacement des priorités, à savoir l'abandon des émissions de C au profit du point "odeurs pollution". Après que des plaintes aient été déposées par des riverains directs de centrales d'enrobage en raison de nuisances liées aux odeurs, le projet pilote de la LRCV a été modifié dans ce sens, à savoir vers un projet permettant de collecter des données objectives et concrètes sur les émissions d'odeurs des centrales d'enrobage. Dans un premier temps, des nez électroniques seront formés et calibrés dans des conditions de laboratoire aux odeurs émises par les centrales d'enrobage, avant que ces appareils ne soient utilisés dans un deuxième temps pour tenter de donner un aperçu objectif des émissions d'odeurs des centrales d'enrobage.

Présentations lors du congrès – 1ère partie





Approvisionnement en gaz – le point de vue d'un expert de longue expérience du domaine

Cette présentation a été faite par Monsieur **Josef Winkler** de la société **Winkler Energy & Logistics Consulting GmbH**. M. Winkler a passé pratiquement toute sa vie professionnelle à s'occuper de différentes fonctions dans le secteur du gaz naturel et est aujourd'hui un spécialiste volontiers consulté pour de nombreuses questions relatives à l'approvisionnement en gaz.

Au cours de son exposé, M. Winkler a d'abord donné un aperçu graphique de l'infrastructure gazière en Europe, avec toutes ses forces et ses faiblesses. Il a ensuite présenté la situation spécifique de la Suisse et a parlé du danger des situations de pénurie de gaz et de la manière d'y faire face. Il a abordé ici les mesures correspondantes, à savoir comment continuer à utiliser le gaz naturel en cas de pénurie, mais aussi comment le contingerer et en limiter l'utilisation.

A la fin de son exposé, M. Winkler a abordé un sujet qui était vraiment pertinent et représentait une véritable valeur ajoutée pour chaque invité, tant professionnel que privé : Josef Winkler a donné de précieux conseils, au sens propre du terme, pour l'achat de gaz et l'approvisionnement général en gaz. Ses conseils sur ce point permettront aux auditeurs d'économiser beaucoup d'argent à l'avenir et leur éviteront de commettre des erreurs coûteuses.

Approvisionnement en électricité dans des situations exceptionnelles

Lors du dernier exposé de la journée, M. **Lukas Küng**, responsable de la commission OSTRAL et directeur de Primeo Netz AG, s'est adressé à nos invités. OSTRAL est l'organisation chargée de l'approvisionnement en électricité dans les situations exceptionnelles. Monsieur Küng a tout d'abord expliqué ce qu'est une situation de pénurie d'électricité et qui est réellement responsable de la garantie de la sécurité d'approvisionnement. Il a ensuite esquissé l'augmentation des prix de l'électricité et identifié les principaux déclencheurs de cette évolution. Après une "excursion" dans les compétences politiques en matière d'approvisionnement en électricité, de sécurité et de restrictions éventuelles en cas de pénurie, Monsieur Küng a parlé des mesures prévues aujourd'hui pour surmonter une situation de pénurie et a également donné un aperçu des mesures futures qui devraient permettre d'éviter des situations de pénurie dès le départ.

Q Point

Le deuxième jour du congrès d'Asphaltsuisse était entièrement placé sous le signe de la technologie et de la nature – deux thèmes opposés qui ont rendu la journée passionnante. Pour commencer, **Marcel Pilger** de **Q Point** a informé sur les possibilités et les chances qui s'offrent aux entreprises actives dans les enrobés bitumineux avec ces mesures de numérisation. Il a présenté la plateforme développée par Q Point, ouverte aux fabricants. Ses différents modules, destinés aussi bien aux producteurs d'enrobés qu'aux entreprises de construction, permettent de planifier, de piloter et de surveiller numériquement de nombreux processus dans la construction d'asphalte. Les points concernant la numérisation des processus de commande et de livraison, la gestion de la production et des matières premières ont particulièrement intéressé les producteurs d'enrobés présents. Les solutions Q Point pour la planification, le contrôle et la surveillance de la qualité de la pose étaient tout aussi passionnantes. À cet égard, M. Pilger a fait des comparaisons claires avec l'agriculture, qui maîtrise de plus en plus les défis tout à fait similaires par voie numérique. Au final, il est apparu clairement que la numérisation dans la construction d'asphalte n'est pas une sinécure. Si elle veut réussir, il faut la promouvoir activement et en faire une affaire de chef. Au début, elle représente beaucoup de travail et d'adaptation, mais elle offre un énorme potentiel pour résoudre de manière efficace et durable différents défis dans le domaine des enrobés bitumineux.



Expériences de l'ARGE KIKRI avec Q Point

Alors que Marcel Pilger a présenté dans son exposé les possibilités de numérisation avec Q Point du point de vue du fournisseur de la plateforme, Monsieur Marcel Albisser de l'entreprise WALO, a parlé des expériences pratiques avec les outils Q Point sur le chantier ARGE KIKRI. Dans le cadre de ce projet de construction, le revêtement de l'A1 entre Kriegstetten et Kirchberg a été rénové sur une longueur de 8 kilomètres. Après le fraisage de l'ancien revêtement, il a fallu poser près de 65'000 tonnes d'asphalte de différentes variétés sur une surface d'environ 100.000 mètres carrés. Le consortium KIKRI a décidé d'utiliser Q Point de manière globale : de la commande de la production de l'enrobé, de la planification et de la surveillance du transport de l'enrobé vers le lieu de pose, ainsi que de la commande et de la surveillance (de la qualité) lors de la pose et du compactage avec évaluation des résultats pour l'assurance qualité – tout devait être mis en œuvre en grande partie sans papier et de manière numérique. Selon les explications de Marcel Albisser, cela a impliqué, surtout la première année, un changement considérable des anciens processus qui s'étaient développés au fil du temps, et donc un plus grand travail. Cependant, au cours du projet, il s'est avéré que l'utilisation de Q Point a eu un tel effet d'amélioration de l'efficacité et de réduction des frictions sur pratiquement tous les processus et travaux du consortium KIKRI que la conclusion de M. Albisser après plusieurs années d'utilisation de Q Point est : « plus jamais sans ». La numérisation demande du travail et des efforts au début et doit être voulue – mais tout cela se révèle payant après sa mise en œuvre et ouvre de nouvelles possibilités au secteur.



Le projet HighRAP de l'EMPA

L'Empa est l'institut de recherche de pointe de l'EPF pour les matériaux et la technologie. Le projet HighRAP y a été mené sous la direction du Dr Martins Zaumanis. L'objectif de ce projet était d'élaborer, à l'aide de données empiriques, des recommandations solides sur la manière dont il est possible d'augmenter la teneur moyenne en asphalte bitumineux (RAP) dans l'enrobé sans devoir faire de compromis sur les performances de l'asphalte. Pour ce faire, l'Empa a été soutenu par des partenaires compétents tels que le groupe Ammann, le BHZ ou l'entreprise Catram. Pour la collecte des données, des processus très différents ont été examinés pour la première fois quant à leur effet ultérieur sur la performance de l'asphalte. Il s'agissait par exemple d'études et d'essais pratiques dans le domaine du fraisage et du concassage. Différents essais ont également été réalisés pour étudier les effets des produits de rajeunissement à différents dosages. Suite au projet, de nouvelles approches pour de nouveaux essais et procédures de test ont été mises en place afin de pouvoir déterminer de manière plus efficace et durable les critères de qualité de l'asphalte à forte teneur en RAP. Afin d'améliorer encore les données disponibles, de l'asphalte à très forte teneur en RAP a été posé sur deux tronçons d'essai qui, selon les données scientifiques, auraient dû présenter des performances élevées. Les examens et les tests effectués au cours de l'année 2 après la pose ont montré que cet enrobé à haute teneur en RAP et axé sur la performance ne présentait aucun inconvénient par rapport à l'enrobé de référence. C'est sur cette présentation passionnante que s'est achevée la partie technique et professionnelle de la journée technique 2023.



Ce que nous pouvons apprendre du contact avec les ours

Le dernier exposé du congrès a été présenté par le célèbre biologiste Dr David Bittner. Il est désormais de tradition, lors du congrès annuel d'Asphaltsuisse, de terminer la manifestation par des inspirations particulières. Le Dr David Bittner est un célèbre spécialiste des ours qui, depuis près de vingt ans, passe chaque année beaucoup de temps dans la nature sauvage et isolée de l'Alaska pour étudier les grizzlis. Le Dr Bittner a ainsi pu faire de précieuses découvertes qui peuvent également être appliquées à notre travail quotidien. Partout, nous sommes entourés de personnes avec lesquelles nous devons interagir avec succès, dans l'idéal pour le bien de tous. Cela concerne l'environnement familial privé, mais aussi les relations avec les collègues, les supérieurs et les partenaires commerciaux. Les bonnes relations sont toujours le fruit d'une confiance mutuelle, qui se mérite et se construit. Et le Dr Bittner identifie clairement les aspects "respect" et "compréhension" comme un élément important de la confiance mutuelle. Si l'on accorde l'attention nécessaire à ces deux points, il est possible de construire des relations et des liens de confiance. Cette expérience, que le Dr Bittner a acquise au cours de nombreuses années de cohabitation avec des ours sauvages, peut également être transposée dans le quotidien des entreprises. Le Dr Bittner a souligné cette thèse dans son exposé divertissant en s'appuyant sur des images et des films impressionnants. Une conclusion vraiment inspirante du congrès 2023 d'Asphaltsuisse. 🐻

Présentations lors du congrès – 2e partie



PRÉVISION 

02

Été
2023

Il y a actuellement plusieurs sujets en cours, pour le prochain bulletin. Du point de vue éditorial, il n'est pas encore clair lequel d'entre eux sera inclus dans le prochain bulletin.